Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2015–2016

Aanhangsel van de Handelingen

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

442

Vragen van de leden **Monasch** en **Mei Li Vos** (beiden PvdA) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en milieu en de Minister van Financiën over *het artikel «Air France-KLM-Topman komt Franse staat tegemoet»* (ingezonden 21 oktober 2015).

Antwoord van Staatssecretaris **Mansveld** (Infrastructuur en Milieu), mede namens de Minister van Financiën (ontvangen 29 oktober 2015)

Vraag 1
Bent u bekend met het artikel «Air France-KLM-Topman komt Franse staat tegemoet»?[1]

Antwoord 1
Ja.

Vraag 2
Hoe beoordeelt u de berichten dat de leiding van Air France afziet van de eerder voorgenomen reorganisatieplannen?

Antwoord 2
Deze berichten zijn niet juist, zie hiervoor het antwoord op vraag 3.

Vraag 3
Wat zijn de effecten van het terugdraaien van de reorganisatieplannen op de bedrijfsresultaten van Air France-KLM? Dreigen hierdoor ook in de komende jaren de aanhoudende verliezen bij Air France op KLM te worden afgewenteld?

Antwoord 3
De CEO van Air France KLM, de heer De Juniac, heeft aangegeven dat er in 2016 mogelijk alleen banen op vrijwillige basis zullen verdwijnen en mogelijk ontslagen daarna kunnen worden voorkomen wanneer de vakbonden alsnog akkoord gaan met alternatieve maatregelen om kosten te reduceren.
Er is dus geen sprake van het terugdraaien van plannen, maar is het streven om met een alternatieve invulling de doelstellingen te bereiken.

[1] Het Financieele Dagblad, 19 oktober 2015

ah-tk-20152016-442
ISSN 0921 - 7398
's-Gravenhage 2015

Vraag 4
Vindt u het acceptabel dat het personeel van KLM wel verantwoordelijkheid neemt voor de noodzakelijke reorganisatie terwijl Air France personeel daar niet toe bereid is? Zo ja, waarom? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 4
De noodzaak om kosten te reduceren en de productiviteit te verhogen geldt voor de gehele groep Air France KLM. Zoals het antwoord op vraag 3 aangeeft heeft naast KLM ook Air France concrete doelstellingen voor kostenreductie en productiviteitsverhoging. Het management blijft in gesprek met vertegenwoordigers van het personeel om de hervormingen in te voeren.

Vraag 5
Bent u van mening dat de inmenging van de Franse staat een rol speelt bij de besluitvorming in de top van Air France-KLM?

Antwoord 5
Air France-KLM is een privaat bedrijf, dat zijn eigen beslissingen neemt omtrent zijn bedrijfsactiviteiten in de board van Air France-KLM. Binnen deze board zijn verschillende stakeholders vertegenwoordigd, zoals Air France, KLM, de Franse staat en ook de Nederlandse staat, in de persoon van de heer De Hoop Scheffer als commissaris. Uiteraard staat het aandeelhouders vrij om hun mening te geven over het beleid van een onderneming.

Vraag 6
Heeft u naar aanleiding van het uitstel van de reorganisatie bij Air France contact gezocht met uw Franse ambtsgenoten? Zo ja, wat was hiervan de uitkomst? Zo nee, waarom niet en bent u bereid dit alsnog te doen?

Antwoord 6
Wij onderhouden contact met onze Franse ambtsgenoten over de ontwikkelingen bij Air France KLM. Beide regeringen vinden het van groot belang dat Air France KLM blijft werken aan een voortvarende invulling van het strategisch plan Perform 2020, waarbij verlaging van het kostenniveau een belangrijk aspect is.

Vraag 7
Zou de Nederlandse staat ook een aandeel gelijk aan tenminste het Franse aandeel moeten krijgen in Air France-KLM om de positie van de Nederlandse belangen binnen de holding te versterken? Deelt u de mening dat het de hoogste tijd wordt hier nader onderzoek naar te doen? Zo ja, wanneer kunt u de Kamer hierover nader berichten?

Antwoord 7
De oorzaak van de situatie waarin Air France KLM zich bevindt is gelegen in de marktomstandigheden. Het kopen van aandelen in Air France-KLM is opportuun als het een bijdrage zou kunnen leveren aan het oplossen van de uitdagingen waarmee KLM zich geconfronteerd ziet en het noodzakelijk is voor het borgen van de Nederlandse publieke belangen. Hoewel we het voor de toekomst niet uitsluiten, is dat op dit moment niet aan de orde. Het bedrijf zal zelf maatregelen moeten nemen om zich aan te passen aan de gewijzigde marktomstandigheden. Door het kopen van aandelen worden de marktomstandigheden niet verbeterd.
Nederland heeft bovendien al ruime invloed op de publieke belangen die gemoeid zijn met KLM, te weten markttoegang en netwerkkwaliteit[2]. Als aandeelhouder van KLM, als vergunningverlener van onder andere de landingsrechten en de exploitatievergunning aan KLM, via het benoemingsrecht van een commissaris in Air France-KLM en via overleg met de directies van Air France-KLM en KLM en met de Franse staat. Verder zijn, zoals bekend, bij de fusie de zogenaamde staatsgaranties overeengekomen waarvan de kern is verlengd in 2010.

[2] Nota Deelnemingenbeleid rijksoverheid 2013, pagina 70

Vraag 8
Welke gevolgen heeft het afzien van de plannen voor de reorganisatie binnen Air France voor de toekomst van de holding Air France-KLM?

Antwoord 8
Verwezen wordt naar het antwoord op vraag 3.

Vraag 9
Acht u, gelet op deze recente ontwikkelingen, de toekomst van KLM binnen deze holding nog levensvatbaar? Zo ja, waarop baseert u dat? Zo nee, vindt u dat de staat meer betrokken moet zijn bij het behouden van KLM, mede in het licht van de mainport- en hubfunctie van Schiphol?

Antwoord 9
De fusie tussen Air France en KLM in 2004 heeft in belangrijke mate bijgedragen aan de huidige sterke positie van de mainport Schiphol en het uitgebreide netwerk van KLM. Belangrijk voor succesvolle voortzetting van de samenwerking tussen Air France en KLM binnen de onderneming Air France KLM is de verdere ontwikkeling van een toekomstbestendige strategie en voortvarende implementatie daarvan. Het kabinet houdt contact met de Franse regering en de top van Air France KLM en KLM over de verdere ontwikkeling van de onderneming.
Wat betreft de mainport- en hubfunctie van Schiphol, is het tevens van belang om optimale randvoorwaarden te scheppen. In dat kader kan worden gewezen op de komende actieagenda Schiphol 2016–2025 die begin 2016 aan de Kamer wordt gestuurd. De actieagenda adresseert vraagstukken die voor de korte en middellange termijn voor de mainport Schiphol en de Nederlandse luchtvaartsector aan de orde komen tegen de achtergrond van de grote uitdagingen waarvoor deze partijen staan door onder meer marktontwikkelingen en opkomende hubluchthavens elders in de wereld.